Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/6410

22. 02. 90

Sachgebiet 2129

Große Anfrage

der Abgeordneten Schmidbauer, Fischer (Hamburg), Frau Augustin, Carstensen (Nordstrand), Eylmann, Fellner, Dr. Friedrich, Harries, Herkenrath, Schulhoff, Zierer und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Baum, Funke, Gries, Dr. Hirsch, Irmer, Richter, Frau Dr. Segall, Wolfgramm (Göttingen) und der Fraktion der FDP

Umwelt und Auto

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Maßnahmen zur Herabsetzung der Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge und zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs, Luftreinhaltung im Produktionsbereich

a) Entwicklung im nationalen Bereich

1. Wie hat sich die Umstellung auf bleifreies Benzin in der Bundesrepublik Deutschland seit 1985 vollzogen?

   Wie ist die Umstellungsgeschwindigkeit im weltweiten Vergleich zu beurteilen?

   Wie verlief die Preisentwicklung für bleifreies Benzin im Vergleich zu der bleihaltigen Benzins?

2. Wie hat sich der Benzolgehalt des Benzins seit der Einführung bleifreien Benzins entwickelt?

3. Wie haben sich Bestand und Neuzulassung von schadstoffreduzierten und schadstoffarmen Pkw sowie von Pkw mit geregelten Dreiwegekatalysatoren in der Bundesrepublik Deutschland entwickelt?

4. Wie schätzt die Bundesregierung die Entwicklung der Zulassungsanteile von Fahrzeugen mit der bestverfügbaren Technologie zur Abgasreinigung in der nächsten Zukunft auf der Grundlage der vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Novelle zum Kraftfahrzeugsteuergesetz ein?

   Wann werden die deutsche Automobilindustrie und der Import nach Einschätzung der Bundesregierung Ottomotorfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland nur noch mit geregeltem Dreiwegekatalysator anbieten?

5. Welche Auswirkung erwartet die Bundesregierung von der vom Deutschen Bundestag verabschiedeten

Novelle zum Kraftfahrzeugsteuergesetz auf die Nachrüstung von im Verkehr befindlichen Pkw auf schadstoffarmen Betrieb?

6. Welche Informationen hat die Bundesregierung über Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung des Emissionsverhaltens bei verbrauchsarmen Dieselmotoren?

   Beabsichtigt die Bundesregierung, Anreize für den Einsatz schadstoff- und verbrauchsarmer Dieselmotoren zu schaffen?

7. Wie sind die Grenzwerte für Schadstoffe im Abgas von Nutzfahrzeugen seit 1983 vermindert worden?

8. Etwa 70 Prozent der Partikelemissionen des Straßenverkehrs stammen von Lkw.

   Was hat die Bundesregierung zur Entwicklung des Lkw-Rußfilters veranlaßt?

   Welche Rolle spielt die Bundesrepublik Deutschland im weltweiten Vergleich bei der Entwicklung der Rußfiltertechnik?

9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, zumindest die deutschen Nutzfahrzeughersteller zu einer freiwilligen Selbstverpflichtung zur Einhaltung strenger Grenzwerte im Vorgriff auf EG-Regelungen zu bewegen?

   Können Benutzervorteile für besonders schadstoffarme Nutzfahrzeuge in Betracht kommen?

10. Welche Verdunstungsemissionen ergeben sich insgesamt im Mineralölbereich in welchen Mengen, auf welchen Produktions- bzw. Belieferungsstufen und im gesamten Verkehrsbereich?

11. Beabsichtigt die Bundesregierung weitere Initiativen zur Verringerung von Verdunstungsemissionen im Raffinerie-, Tankstellenbelieferungs- und Betankungsbereich?

    Hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang Gespräche mit den Unternehmen der Mineralölwirtschaft und den Autoherstellern geführt, um die Möglichkeiten von freiwilligen Lösungen zur Verringerung der Emissionen auszuloten?

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die verschiedenen Möglichkeiten, die Verdunstungsemissionen bei der Betankung von Kraftfahrzeugen weiter zu reduzieren?

    Welche Maßnahmen sind geplant?

13. Durch welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, künftig den Kraftstoffverbrauch und damit die CO_2-Emissionen des Verkehrs zu senken?

14. Wie ist der Stand der Vorbereitungen zur Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf eine emissionsbezogene Grundlage unter Einbezug des klimarelevanten CO_2 mit dem Ziel der Entwicklung schadstoff- und verbrauchsärmerer Kraftfahrzeuge?

15. Wie schätzt die Bundesregierung im Hinblick auf die von ihr durchgesetzten und geplanten Maßnahmen die künftige Entwicklung der Schadstoffemissionen des Verkehrs ein?

    Wie ist diese Entwicklung im Vergleich mit den Vereinigten Staaten und Japan zu beurteilen?

16. Wie war die bisherige Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO_2-Emissionen der Kraftfahrzeuge einschließlich der Lkw in der Bundesrepublik Deutschland seit 1970, und welche weitere Entwicklung erwartet die Bundesregierung?

17. Welche Erfahrungen liegen der Bundesregierung über die zur Zeit geltenden Abgassonderuntersuchungen (ASU für Ottomotoren) vor?

18. Wie ist der Stand der Vorbereitung der Einführung einer ASU für Pkw mit Katalysator, für Diesel-Pkw und für Lkw?

19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung lösungsmittelarmer Lackieranlagen durch deutsche Automobilhersteller?

20. Wie fördert die Bundesregierung die Entwicklung neuer umweltfreundlicher Antriebssysteme und Kraftstoffe?

    Welche Entwicklungschancen sieht die Bundesregierung für Antriebssysteme, die den hohen Reinigungsgrad des geregelten Dreiwegekatalysators mit extrem niedrigem Kraftstoffverbrauch und entsprechend niedrigen CO_2-Emissionen verbinden?

21. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die CO_2-Emissionen von verbrauchs- und schadstoffarmen Dieselmotoren im Vergleich zu Ottomotoren mit Dreiwegekatalysator?

22. Welche sonstigen ökonomischen Instrumente zur Förderung schadstoffarmer Autos und Lkw und zur Reduzierung der Schadstoffemissionen aus dem Verkehrsbereich hält die Bundesregierung für möglich und notwendig?

b) Entwicklung im internationalen Bereich

1. Wie hat sich die Umstellung auf bleifreies Benzin im europäischen Ausland entwickelt?

   Wie verlief die Preisentwicklung für bleifreies Benzin im Vergleich zu der bleihaltigen Benzins in den einzelnen europäischen Staaten?

2. Wie haben sich Bestand und Neuzulassung von schadstoffarmen Pkw sowie von Pkw mit geregeltem Dreiwegekatalysator in EG-Mitgliedstaaten entwickelt?

3. In Anbetracht der grenzüberschreitenden Luftverunreinigungen und des zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrs ist die internationale Harmonisierung der Kfz-Abgaspolitik zwingend.

   Wie schätzt die Bundesregierung die umweltpolitischen Auswirkungen des Grundsatzbeschlusses des EG-Umweltministerrates vom 9. Juni 1989 ein, nach dem die EG-Mitgliedstaaten erstmals in der europäischen Kfz-Abgasgesetzgebung auf die Einführung der bestverfügbaren Technologie zur Abgasreinigung ab 1992 rechtlich verpflichtet werden sollen?

4. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeiten ein, ihre Ziele im Hinblick auf die Begrenzung der Verdunstungsemissionen im Mineralöl- und Verkehrsbereich sowie der Dauerhaltbarkeit und Wirksamkeit der Abgasreinigungssysteme auch in höheren Geschwindigkeitsbereichen EG-weit durchzusetzen?

5. Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung zur EG-weiten weiteren Herabsetzung der Abgasgrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge?

6. Welche Ziele verfolgt die Bundesregierung zur weiteren EG-weiten Herabsetzung der Grenzwerte für die Schadstoffemissionen von leichten Nutzfahrzeugen, Krafträdern und Mopeds?

7. Hat die Bundesregierung Initiativen ergriffen, um in der EG zu Vereinbarungen zu kommen, die eine weitere Senkung des Benzolgehaltes im Benzin vorsehen?

8. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeit ein, die Qualität des Dieselkraftstoffs, insbesondere im Hinblick auf Schwefelgehalt und Cetanzahl, in der EG weiter zu verbessern?

9. Wie ist der Stand der Vorbereitungen zur EG-weiten Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf eine emissionsbezogene Bemessungsgrundlage?

10. Wird die Bundesregierung bei den EG-Verhandlungen zur Angleichung der Verbrauchsteuern auf eine Berücksichtigung der umweltpolitischen Gesichtspunkte, insbesondere des Ziels der Verminderung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO_2-Emissionen hinwirken?

II. Maßnahmen zur Verminderung des Straßenverkehrslärms

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Entwicklung der Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge, Lkw und für motorisierte Zweiräder in den letzten zehn Jahren?

2. Wird die Bundesregierung von den Möglichkeiten der EG-Richtlinie 89/235/EWG Gebrauch machen und den Handel mit lauten, nicht EG-konformen Motorradschalldämpfern untersagen?
3. Welche marktwirtschaftlichen Instrumente können eingesetzt werden, um den Straßenverkehrslärm weiter zu vermindern?
4. Wie sollen nach den Vorstellungen der Bundesregierung die EG-Geräuschvorschriften für Kraftfahrzeuge (Nutzfahrzeuge, Pkw und Motorräder) fortgeschrieben werden?

III. Auto-Abfallprobleme

1. Wie beurteilt die Bundesregierung im Hinblick auf den Umweltschutz die gegenwärtige Situation der Entsorgung von Altautos?
2. Wie hat sich der Anteil der nicht verwertbaren Abfälle in den letzten Jahren entwickelt, und worauf sind die Entwicklungstendenzen zurückzuführen?
3. Wie werden die Abfälle, insbesondere der Shreddermüll, derzeit entsorgt?
4. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für nötig, um Abfälle aus Altautos zu vermeiden und zu verwerten bzw. um die umweltverträgliche und sichere Altautoentsorgung zu gewährleisten?
5. Hält die Bundesregierung den Einsatz marktwirtschaftlicher Instrumente für erforderlich, um die Auto-Abfallprobleme in den Griff zu bekommen?

IV. Verkehrsstruktur

1. Wie haben sich der Pkw- und der Lkw-Bestand in der Bundesrepublik Deutschland und der EG entwickelt?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung die vorliegenden Prognosen über die Entwicklung des Pkw- und Lkw-Bestandes in der Bundesrepublik Deutschland und in der EG bis zum Jahr 2000 bzw. 2010?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Prognosen über die Entwicklung der Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr?
4. Lassen diese Prognosen Aussagen über eine Aufteilung nach Verkehrsströmen und Verkehrsträgern zu?
5. Mit welchen investitionspolitischen Maßnahmen fördert die Bundesregierung die umweltgerechte Bewältigung des Straßenverkehrs?
6. Wie hoch sind die Ausgaben für Maßnahmen des Umweltschutzes beim Straßenbau?
7. Läßt der vorliegende Finanzplan im Hinblick auf die gestiegenen Aufwendungen für den Umweltschutz eine zeitgerechte Erfüllung des Bundesfernstraßenbedarfsplanes zu?

8. Mit welchen ordnungspolitischen Maßnahmen fördert die Bundesregierung die umweltgerechte Bewältigung des Straßenverkehrs?

9. Mit welchen marktwirtschaftlichen Instrumenten will die Bundesregierung eine stärkere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene erreichen, und wie schätzt sie das erreichbare Volumen ein?

10. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für notwendig, um beim Transport hochgefährlicher Güter auf der Straße Menschen und Umwelt bestmöglich zu schützen?

11. Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung notwendig, um durch einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr eine Alternative zum Auto zu bieten?

12. Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung notwendig, um den grenzüberschreitenden Straßenverkehr durch Verlagerung auf die Schiene zu entlasten?

13. Mit welchen Maßnahmen trägt die Bundesregierung zur Entlastung des Straßengüterverkehrs im Alpentransit bei?

Bonn, den 21. Februar 1990

Schmidbauer
Fischer (Hamburg)
Frau Augustin
Carstensen (Nordstrand)
Eylmann
Fellner
Dr. Friedrich
Harries
Herkenrath
Schulhoff
Zierer
Dr. Dregger, Dr. Bötsch und Fraktion

Baum
Funke
Gries
Dr. Hirsch
Irmer
Richter
Frau Dr. Segall
Wolfgramm (Göttingen)
Mischnick und Fraktion



Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333